

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från riksdagsförvaltningen
2014-05-28
Besvaras senast
2014-06-13

Till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2013/14:507 Alternativ till Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm kan bli ett av Sveriges största och dyraste motorvägsprojekt någonsin, med en slutnota kring 45 miljarder kronor (inklusive ränta). Motorvägsbygget kommer att leda till ökad vägtrafik och kraftigt försvåra för Stockholmsregionen och Sverige att nå sina miljö- och kvalitetsmål. Av det skälet avfärdar vår expertmyndighet Naturvårdsverket Förbifart Stockholm. Dessutom kommer ingreppen i delar av Stockholmsområdet att bli omfattande. I Skärholmen och kring norra Järva dras motorvägen i ytläge. Invånarna i dessa områden kommer att få en kraftigt försämrad närmiljö. Partikelnivåerna i Förbifart Stockholms tunnlar kommer att bli så höga att det vissa dagar kommer att vara direkt skadligt att resa där. Ännu finns ingen lösning på detta problem.

Stockholmsregionen är i starkt behov av utbyggd kollektivtrafik och infrastruktur för gång- och cykeltrafikanter. Det behövs nya tunnelbanelinjer, tvärlinjer för att knyta ihop t-bana och pendeltåg, nya bussar, båttrafik och riktiga cykelbanor (inte livsfarliga cykelfält mitt i vägen). Byggs Förbifart Stockholm omöjliggörs dessa investeringar. Ett konkret exempel på denna motsättning är hur regeringen hanterat intäkterna från trängselskatten i Stockholm. Hittills har inte en enda krona av intäkterna från trängselskatten gått till kollektivtrafiken, trots att en del av syftet var just att kollektivtrafiken skulle byggas ut. Den borgerliga regeringen har tagit alla pengar till vägar, inte minst till de dyra projekteringskostnaderna för Förbifart Stockholm.

Den 15 maj avslog regeringen överklaganden av Förbifart Stockholms arbetsplan. Samma dag annonserade statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd i ett pressmeddelande att ”Förbifart Stockholm kan börja byggas redan i sommar” (pressmeddelande från Näringsdepartementet den 15 maj 2014). Det är ett mycket förvånande uttalande för att komma från ett statsråd eftersom viktiga delar av projektet fortfarande är under rättslig prövning. Delar av Förbifart Stockholm har exempelvis inte fått godkännande enligt miljöbalken. Det ska avgöras av Mark- och miljödomstolen i Nacka tingsrätt. De väntas inte komma med något domslut förrän tidigast i slutet av 2014. Därutöver har delar av detaljplanen överklagats av privatpersoner och organisationer. Dessa överklaganden har ännu inte avgjorts. Dessutom skriver regeringen i nämnda pressmeddelande att bygget endast kan startas i de delar av ”vägbygget som inte kräver tillstånd enligt annan lagstiftning än väglagen”. Det torde vara en stor del av bygget som kräver annan lagstiftning än väglagen.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd:

Avser statsrådet att påbörja bygget av Förbifart Stockholm innan det slutgiltiga godkännandet från miljödomstolen och andra rättsliga instanser kommit?

Vilka delar av Förbifart Stockholm bedömer statsrådet inte omfattas av prövning enligt annan lagstiftning än väglagen?

Hur mycket av intäkterna från trängselskatten i närtid (2014–2018) avser statsrådet att använda till kollektivtrafik och utbyggd cykeltrafik?

Avser statsrådet att skrota planerna på Förbifart Stockholm och i stället lägga alla pengar på utbyggd kollektivtrafik och cykel- och gånginfrastruktur?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Anders Norin